

## РЕСУРСНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ОРИЕНТИРЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ВОСТОЧНЫХ РАЙОНОВ СТРАНЫ В КОНЦЕ XIX - НАЧАЛЕ XX вв.<sup>75</sup>

Для успешного социально-экономического развития стран и регионов важное значение имеет правильное и своевременное определение стратегических ориентиров, направления дальнейшей трансформации.

Проект Урало-Кузбасса - классический образец всесторонне научно разработанной, рассчитанной на длительную перспективу стратегии создания крупного промышленного комплекса, основу которого составляло перспективное развитие металлургической и каменноугольной промышленности двух огромных восточных регионов страны – Урала и Западной Сибири, обеспеченного природными, материальными, техническими и финансовыми ресурсами, осуществляемого в благоприятных социально-экономических условиях, при активном политическом обеспечении в целях достижения чётко поставленных важных государственных задач, имевшего для страны судьбоносное значение, что убедительно подтвердила Великая Отечественная война 1941 – 1945 гг.

История появления идеи Урало-Кузбасса, длительной разработки его проектов, борьбы и дискуссий вокруг них, успешной реализации проекта – весьма поучительна.

С древнейших времён плавка на древесном угле была единственным методом получения металлов. До конца XVIII в. вся мировая металлургия была древесноугольной. Созданию и быстрому развитию уральской промышленной металлургии, возникшей в начале XVIII в., способствовали исключительно богатые природные ресурсы региона: нетронутые огромные массивы дремучих первобытных пихтово-еловых и кедровых лесов и тут же расположенные громадные залежи неглубоко залегающих высококачественных железных руд.

Богатейшие месторождения железных руд и огромные запасы хвойных лесов сразу же дали уральской металлургии огромные преимущества. К тому времени западноевропейские страны - Англия, Бельгия, Дания, Франция и др., свои леса уже сожгли в топках металлургических печей, вырубив для строительства кораблей и на хозяйственные нужды. Единственной страной в Европе, обладавшей мощными запасами железных руд и сохранившей свои леса, была Швеция. В XVI - XVII вв. она была лидером в мировой металлургии, производила около 1/2 мирового железа и доминировала на мировом рынке металлов.

Возникновение в России нового крупного металлургического района - Урала, коренным образом изменило соотношение сил в мировом производстве железа. Уже в середине XVIII в. Урал превратился в грандиозный по тогдашним, не русским только, но и мировым масштабам промышленный район. Во второй половине XVIII в. Россия, благодаря Уралу, по производству металлов перегнала западноевропейские страны по объемам производства и на мировом рынке оттеснила Швецию на второй план. На

<sup>75</sup> Работа выполнена по бюджетной программе № 0120136 и программе ФИ УрО РАН «Урал в социальных трансформациях России XX века: специфика и идентичность исторического процесса».

рубеже XVIII – XIX вв. по объёмам выплавки чугуна Россия заняла 1-е место в мире. Первенство в мировой металлургии способствовало внешнеполитическим успехам государства. Были разгромлены войска самых могущественных держав того времени – Швеции и Османской империи, завоеван выход к Балтийскому и Чёрному морям. Россия превратилась в одну из великих европейских держав<sup>76</sup>.

В XVII - XVIII вв. в Западной Европе, в связи с повсеместным истощением лесов, очень остро встал вопрос о переводе древесноугольной металлургии на альтернативные виды топлива. В конце XVIII в. в Англии, а затем и в других западноевропейских странах металлургия стала переходить на каменноугольное топливо, развернулась промышленная революция. Подобный переход был трудной технико-технологической и экономической задачей, требовал создания новых видов техники, новых технологий, вложения крупных капиталов. Даже для промышленно развитых стран (Англии, Франции, Германии, США), имевших для введения плавки металлов на каменном угле необходимые материальные условия, перевод металлургии с древесноугольного топлива на каменноугольное оказался сложной задачей и занял значительный промежуток времени – от нескольких десятилетий до ста и более лет.

К концу XIX в. древесноугольная металлургия во всех западных странах по существу была полностью вытеснена. Она сохранилась только в Швеции, но и там её позиции были поколеблены. В конце XIX - начале XX в. шведы стали закрывать свои металлургические заводы и занялись продажей западноевропейским странам своей высококачественной железной руды.

В то время как в металлургии Западной Европе в широких масштабах развернулось внедрение каменноугольного топлива, главный металлургический район России – Урал, по объективным причинам не мог воспользоваться этим важным технико-технологическим достижением. Он не имел каменных углей, поддающихся коксованию при существовавших тогда технологиях, из-за полного отсутствия в регионе (вплоть до конца XIX в.) железных дорог был оторван от имевшихся в стране каменноугольных бассейнов и поэтому не мог перейти на минеральное топливо.

К середине XIX в. для уральской металлургии возможности экстенсивного роста, – за счёт вовлечения в металлургическое производство новых лесных площадей и новых водных ресурсов, – были исчерпаны. Все более обнаруживалась экономическая невыгодность крепостного труда. Промышленный переворот, начавшийся на Урале с опозданием, проходил медленно и в ограниченных размерах, феодально-крепостническая система тормозила внедрение новой техники. Россия по производству чёрных металлов была оттеснена на 8-е место в мире. К моменту падения в 1861 г. крепостного права уральская металлургия подошла в состоянии глубокого технико-экономического, финансового и социального кризиса<sup>77</sup>.

<sup>76</sup> Алексеев В. В., Гаврилов Д. В. Металлургия Урала с древнейших времён до наших дней. М. 2008. С. 300, 354, 358.

<sup>77</sup> Гаврилов Д. В.. Коренная реконструкция топливно-энергетического баланса металлургии Урала в 1920 – 1930-х гг. // Индустриальное наследие: Материалы III Международной научной конференции, г. Выкса. Саранск. 2007. С. 69 – 73.

В России в среде горнозаводских деятелей в середине XIX в. сложилось убеждение, что древесноугольная металлургия не в состоянии удовлетворить потребности огромнейшего государства в металлах. В 1851 г. генерал К.В. Чевкин и полковник А.Д. Озерский в обзоре горнозаводской производительности России пришли к выводу: «Ожидать значительного и при том постоянного увеличения выделки железа от нынешних заводов наших, древесным топливом действующих, нет вовсе основания; подобное увеличение производства железного возможно лишь при соединении онаго с промыслом каменноугольным. Токмо при выделке железа минеральным топливом можно достигнуть постоянного, значительного умножения и удешевления онаго»<sup>78</sup>.

В 1860 - 1870-х гг. эта точка зрения стала преобладающей. «Весь секрет нашей отсталости в горнозаводском деле, - писал в 1877 г. И.А. Тиме, - заключается в неимении самостоятельных чугуноплавленных заводов на минеральном топливе. Дешевый чугун и в количестве, соответствующем современным потребностям, может быть получен не иначе, как плавкою руд на минеральном топливе»<sup>79</sup>.

Требовалась разработка новой, рассчитанной на длительную перспективу, стратегии развития металлургической промышленности, которая позволила бы резко поднять производство металлов, получить достаточное их количество в условиях ускорившейся модернизации и начавшейся индустриализации страны. Однако принятые тогда решения оказались недостаточно радикальными и, как показала жизнь, недальновидными и ошибочными.

В правительственных кругах утвердилось мнение, что потребности страны в металлах можно решить путём создания на Юге России нового металлургического района, базирующегося на каменноугольном топливе. Англичанином Юзом, получившим огромные льготы и пособия, в 1872 г. на Юге России был пущен металлургический завод, работавший на каменноугольном топливе. Однако активное строительство металлургических заводов на Юге началось только после ввода в эксплуатацию в 1886 г. Екатерининской железной дороги, соединившей залежи железной руды в Кривом Роге с коксующимся каменным углем Донбасса.

В 1887 – 1899 гг. на Юге было построено 15 крупных металлургических заводов, работавших на минеральном топливе и оснащённых западноевропейской и американской техникой, хотя и не во всех случаях самой передовой. Юг России, развиваясь быстрыми темпами, по объёмам выпускаемой металлургической продукции в 1895 г. догнал Урал, а затем обогнал его и вышел на первое место. Урал, в течение двух столетий являвшийся главным металлургическим районом страны, был оттеснён на второй план<sup>80</sup>.

Появление нового металлургического района, базировавшегося на минеральном топливе, привело к увеличению выплавки чугуна в стране, резкому повышению удельного веса выплавленного на каменном угле чу-

<sup>78</sup> Чевкин К. В., Озерский А. Д. Обзор горной производительности России // Горный журнал. СПб. 1851. Ч. III. С. 372.

<sup>79</sup> Тиме И. А. О необходимости скорейшего водворения в России самостоятельного чугуноплавленного производства на минеральном топливе // Горный журнал. СПб. 1877. Т. IV. № 11. С. 241.

<sup>80</sup> Бакулев Г. Д. Чёрная металлургия Юга России. М. 1953. С. 91 - 94.

гуна и крутому падению удельного веса чугуна, выплавленного на древесном угле. Однако мероприятия правительства, направленные на поддержку Юга России, не смогли решить все стоявшие перед российской металлургией задачи, полностью обеспечить потребности страны в металлах. Возможности Юга России оказались ограниченными.

Паллиативная и половинчатая экономическая политика правительства в области металлургии не изменила существенным образом удельный вес страны в мировом хозяйстве, не ликвидировала отставание России от промышленно развитых западноевропейских стран и США. Стало очевидным, что без перевода на минеральное топливо Урала, старейшего и крупнейшего металлургического района страны, резко поднять производство металлов в стране невозможно. Среди российских учёных и общественных деятелей (М.В. Ломоносов, А.Н. Радищев, А.И. Герцен, Д.И. Менделеев и др.) существовало твёрдое убеждение, что для прогрессивного развития России необходимо интенсивное вовлечение в экономическую жизнь страны богатейших природных ресурсов Сибири.

В 1892 г. С.Ю.Витте, выдающийся российский государственный деятель, министр финансов, оказывавший решающее влияние на экономическую, а во многих случаях - и на внешнюю и внутреннюю политику правительства, выдвинул «зауральский план» - грандиозную программу экономического освоения и развития восточных территорий страны – Урала, Сибири и Дальнего Востока, широкого всемерного использования естественных богатств этих регионов. Главным средством для энергичного экономического развития восточных районов должно было стать сооружение Транссибирской железнодорожной магистрали, построенной в 1891 – 1903 гг.

Важную роль в освоении и экономическом развитии восточных районов страны Витте отводил Уралу. Расположенный на границе Европы и Азии, Урал являлся естественным связующим звеном между Европейской и Азиатской частями страны, служил форпостом и плацдармом для освоения и экономического развития Азиатской России, оказывал промышленное воздействие на Сибирь и Центральную Азию<sup>81</sup>.

Оттеснение Урала на второй план Югом России в конце XIX в. большинство чиновников Горного департамента и уральские горнозаводчики считали временным явлением, они были настроены оптимистически и утверждали, что для Урала вопрос о замене древесноугольного топлива минеральным является «несущественным». Главный начальник Уральских горных заводов П. П. Боклевский в 1899 г. писал, что Урал может в недалёком будущем довести ежегодную выплавку чугуна на древесном топливе до 90 - 100 млн пуд<sup>82</sup>. (В 1900 г. на Урале было выплавлено 50,5 млн пуд чугуна).

Более дальновидную и более реалистичную позицию по вопросу о путях дальнейшего развития российской металлургии заняли учёные-экономисты и металлурги, которыми была выдвинута идея о вовлечении в металлургическое производство ресурсов восточных районов страны – Западной Сибири и Казахстана, о подкреплении уральской металлургии каменноугольными запасами восточных районов.

<sup>81</sup> Гаврилов Д. В. Урал, Российский Север, Сибирь и Дальний Восток в «Зауральском плане» С. Ю. Витте // Гаврилов Д. В. Горнозаводский Урал XVII – XX вв.: Избранные труды. Екатеринбург. 2005. С. 498 – 501.

<sup>82</sup> Боклевский П. П. Перспективы уральской горной промышленности. Екатеринбург. 1899. С. 4, 11. 10.

Отставание Урала, замедление темпов его развития вызвало беспокойство и озабоченность Витте. Отправленная по его поручению на Урал в 1899 г. экспедиция учёных во главе с Д.И. Менделеевым должна была выяснить причины «малой подвижности Уральской железной промышленности». Объехав основные горнозаводские округа Урала, Менделеев был восхищён природными богатствами края и предсказал уральской металлургии блестящее будущее, но в то же время отметил многие негативные явления, тормозившие её развитие: сохранение многочисленных остатков крепостничества, привилегированный характер и феодальные монополии горнозаводчиков, отсутствие конкуренции и горной свободы, запутанность земельных отношений.

Главной бедой региона Менделеев считал то, что «дела на Урале ведутся старыми приёмами». Перспективы развития уральской металлургии Менделеев видел в реформировании системы управления горными заводами, урегулировании поземельных отношений, внедрении новейшей техники, развитии железнодорожных и водных путей сообщения, рациональном использовании лесных ресурсов Урала и сопредельных территорий, в привлечении древесного топлива из Тобольской губернии. Менделеев предлагал строить на Урале большие домны, направить деятельность заводов на производство высококачественного, а не рядового металла, что принесёт «новую славу русской стали»<sup>83</sup>. Подводя итоги своей экспедиции, Менделеев сделал вывод, что на Урале, включив в хозяйственный оборот неиспользуемые лесные массивы Тобольского Севера, можно ежегодно «правильно и без конца долго получать, не истощая лесов, по 300 миллионов пудов чугуна на древесном угле»<sup>84</sup>.

Предсказав блестящее будущее уральской древесноугольной металлургии, Менделеев одновременно приветствовал использование на Урале каменноугольного топлива. На Нижнетагильских заводах ему показали образцы «прекрасного кокса», полученного из коксующегося луньевского каменного угля, обладавшего «смолистостью». Нижнетагильские заводы, писал Менделеев, владея частью Егоршинских и Луньевскими копиями, «могут поставить своё чугунное дело на коксе, что было бы не малым прогрессом для уральской промышленности». Такую перспективу подкрепляло и то обстоятельство, что началась разработка коксующегося каменного угля на Экибастузских копиях в Казахстане, откуда кокс «обещали скоро дёшево доставлять на Урал». Менделеев считал, что всё «передельное дело» - переработку чугуна в железо и сталь, «надо прочно» поставить на традиционном уральском топливе «с подмогою из кузнецкого (судженского) и киргизского (екибастузского) каменного угля»<sup>85</sup>. Однако у Менделеева еще не сложилось чёткого, уверенного отношения к проблеме масштабного внедрения в уральскую металлургию каменноугольного топлива, он не смог определить приоритетного значения для Урала того или другого вида топлива и сам признался, что «мне ещё мало выяснилось отношение к древесному топливу и к каменному углю»<sup>86</sup>.

<sup>83</sup> Менделеев Д.И. Сочинения. М.; Л. 1949. Т. XII. Уральская железная промышленность в 1899 г. С. 1018 – 1079.

<sup>84</sup> Там же.

<sup>85</sup> Там же.

<sup>86</sup> Там же.

Более ясную и твёрдую позицию по отношению к внедрению в уральскую металлургию каменноугольного топлива занял подавший Менделееву особую записку профессор Казанского университета А.А. Штукенберг, хорошо знакомый с работой уральских металлургических заводов. Он считал, что уральская железная промышленность «наличным древесным материалом...уже достигла почти максимального развития и...значительного увеличения её в будущем при существующих условиях трудно ожидать...Только привлечение к Уралу западносибирского каменного угля или широкая утилизация торфа для металлургических целей могут дать производительности Урала большее развитие...Открытие залежей каменного угля в Западной Сибири, сделанное в последние годы,...может послужить новой эрой в железном деле на Урале...Расстояние западносибирских месторождений каменного угля от Урала при благоприятных железнодорожных тарифах не исключает возможности пользоваться этим горючим материалом на Урале»<sup>87</sup>.

Оптимистические прогнозы о будущем древесноугольной металлургии на Урале не оправдались. Древесноугольная металлургия по своим технико-экономическим и технологическим условиям (хрупкость древесного угля; его измельчение под воздействием силы тяжести, нарушавшее нормальный ход металлургического процесса, вследствие чего домны не могли увеличиваться в высоту и в объёме более определённых размеров; невозможность обеспечить их сильным горячим дутьём и т.п.) и своим количественным показателям не могла успешно конкурировать с коксовой металлургией, выплавлявшей в несравненно больших количествах и более дешёвый чугун.

Каменноугольное топливо позволяло сооружать более крупные по своим размерам (высоте и объёму) доменные печи, применять более сильно нагретое и более мощное дутьё, более эффективно использовать отходящие горячие колошниковые газы, устанавливать более мощные сталеплавильные и прокатные агрегаты, благодаря чему возникала возможность производить в несравненно больших количествах и при меньших трудовых затратах более дешёвые чугун, железо и сталь. В 1900 г. годовая выплавка чугуна на одну действующую уральскую древесноугольную домну составила 359 тыс. пуд, на одну действующую коксовую домну на Юге России - 2,04 млн пуд, то есть в 5,7 раз больше<sup>88</sup>.

Экономический кризис 1900 - 1903 гг. и последовавшая за ним промышленная депрессия 1904 - 1909 гг. убедительно показали, что древесноугольная металлургия успешно конкурировать с коксовой металлургией не может. Очень остро встал вопрос о переводе её с древесного на минеральное топливо. Идея об использовании каменного угля Западной Сибири для уральской металлургической промышленности, давно носившаяся в воздухе, стала развиваться, обосновываться технико-экономически и постепенно стихийно превращаться в экономические разработки, позднее послужившими фрагментами для создания различных проектов Урало-Кузбасса.

В 2 тыс. км к востоку от Урала, в Западной Сибири, в Кузнецком бассейне находились богатейшие залежи коксующихся каменных углей. По

<sup>87</sup> Штукенберг А.А. Обзор уральских рудных месторождений // Менделеев Д. И. Сочинения. Т. XII. Прилож. 36. С. 843, 844, 848.

<sup>88</sup> Струмилин С. Г. Избранные произведения: История черной металлургии в СССР. М. 1967. С. 363, 364.

данным геологических исследований, запасы угля в бассейне в 6 – 7 раз превосходили запасы Донбасса. Профессор Лутугин определил их в 250 млрд т, что было больше угольных запасов Германии и Англии, вместе взятых. Средняя мощность угольных пластов в Донбассе равнялась 1 м, в Кузбассе она составляла 6 м, а в ряде мест достигала 15 – 16 м, причём угольные пласты в Кузбассе находились близко от поверхности, что позволяло вести добычу угля более дешёвыми, экономичными способами - открытыми разрезами, штольнями, неглубокими шахтами<sup>89</sup>.

XVII съезд уральских горнозаводчиков, состоявшийся 5 - 7 марта 1912 г. в С.-Петербурге, в качестве самого актуального обсудил вопрос о необходимости перехода уральской металлургии на минеральное топливо. Для этого предполагалось использовать коксующиеся угли Кузбасса, организовать их привоз на Урал, осуществить обмен Урала с Кузбассом каменным углем и железной рудой<sup>90</sup>. Эти вопросы затем дискутировались на всех последующих съездах уральских горнозаводчиков - на XVIII съезде в 1913 г. в С.-Петербурге, на XIX - XXI съездах в 1914 - 1916 гг. в Екатеринбурге. Накануне и в период Первой мировой войны, в 1912 – 1917 гг., были предприняты практические шаги, правда робкие и неуверенные, по осуществлению идеи Урало-Кузбасса.

В ноябре 1912 г., при участии петербургского Международного банка, пайщиками которого, кроме русских, выступали французские, немецкие и бельгийские банкиры, было учреждено акционерное общество Кузнецких каменноугольных копей (КОПИКУЗ), обещавшее снабжать уральскую металлургию коксующимся углем. Общество получило в концессию 16 млн дес. земли, право на постройку ширококолейной железной дороги от села Кольчугино до разъезда Юрга Транссибирской железнодорожной магистрали протяжением в 187 вёрст, по которой оно предполагало доставлять кузбасский каменный уголь на Урал. Крупные уральские горнозаводские округа (Богословский, Алапаевский, Верхисетский, Лысьвенский и др.) стали скупать в Кузнецком бассейне угленосные участки<sup>91</sup>.

Совет съездов торговли и промышленности в 1913 г. поставил вопрос о проведении железной дороги к горе Магнитной, выдвинул проект строительства железнодорожной магистрали Кузнецк – Барнаул – Павлодар – Орск для снабжения Южного Урала кузнецким каменным углем. XVII и XVIII съезды уральских горнозаводчиков (1912, 1913 гг.) выдвинули проект создания Трансуральского водного пути общей протяжённостью в 3375 вёрст, который соединил бы Волжско-Камский и Обь-Иртышский бассейны через судоходный канал в самой низкой части Главного Уральского хребта, в районе Екатеринбурга.

Трансуральский водный путь должен был пройти по рекам Томи, Оби, Иртышу, Тоболу, Исети, каналу Исеть-Чусовая и далее по р. Чусовой с выходом на Каму. Он должен был разгрузить перегруженную Транссибирскую железнодорожную магистраль, обеспечить подвоз водным путём

<sup>89</sup> Шевяков Л. А. Изучение производительных сил Кузбасса // Вестник АН СССР. М., 1949. № 3. С. 21.

<sup>90</sup> Труды XVII съезда горнопромышленников Урала в 1912 г. в С.-Петербурге. СПб. 1912.

<sup>91</sup> Вяткин М. П. Горнозаводский Урал в 1900-1917 гг. М.; Л. 1965. С. 247 – 248; Буранов Ю. А. Акционирование горнозаводской промышленности Урала (1861-1917). М. 1982. С. 176.

коксуемых углей и кокса из Кузбасса и Экибастуза на Урал, в обратном направлении - в Сибирь - по нему пошла бы железная руда<sup>92</sup>.

Инженером Эмерлингом был разработан проект строительства металлургического завода у горы Магнитной производительностью в 15 млн пуд (245,7 тыс.т) чугуна в год. Была начата постройка железной дороги Белорецк - Магнитная протяжённостью в 145 вёрст (до революции 1917 г. было построено 15 вёрст)<sup>93</sup>. В Западной Сибири были основаны несколько рудников, заложены шахты, поставлены коксовые батареи, на которых велись опыты по коксованию угля, в 1914 – 1916 гг. проложена железнодорожная ветка от Транссибирской магистрали до Кемеровского рудника.

Акционерное общество Кузнецких каменноугольных копей (КОПИКУЗ), решившее построить в Кузбассе металлургический завод, летом 1917 г. пригласило для его проектирования талантливого русского учёного металлурга-доменщика М.К. Курако, внесшего огромный вклад в совершенствование конструкции доменных печей и технологию плавки чугуна. Курако с группой инженеров выехал в Сибирь и приступил к подготовке проекта и рабочих чертежей, но акционерное общество не получило обещанный кредит и не смогло найти спонсоров, которые согласились бы вложить капиталы в строительство завода<sup>94</sup>.

Начавшаяся в 1914 г. Первая мировая война, недостаток и распыление финансовых средств, отсутствие в регионе и в стране требовавшихся для реализации выдвинутых проектов больших резервных капиталов, хищническо эгоистическая финансовая политика коммерческих банков и иностранных инвесторов фактически остановили осуществление планов и проектов по развитию Кузбасса, которые остались не реализованными.

Академик И.П. Бардин, объясняя причины неудачи в начале XX в. попыток реконструкции российской металлургии, перевода уральской металлургии на минеральное топливо, осуществления идеи Урало-Кузбасса, указал на «крохоборческие замыслы деятелей промышленности, связанных тесными пределами внутреннего рынка и не способных поставить перед собой даже как отдалённую мечту задачу достижения превосходства над передовыми западноевропейскими странами и Америкой, и, что самое главное, наличие громадной резервной армии труда, позволяющее пользоваться чрезвычайно дешёвой рабочей силой и не делать капитальных вложений в механизацию трудовых процессов и модернизацию оборудования», что создавало «атмосферу технического застоя и бесперспективности»<sup>95</sup>.

Было ясно, что «крохоборческие замыслы деятелей промышленности, связанных тесными пределами внутреннего рынка и не способных поставить перед собой даже как отдалённую мечту задачу достижения превосходства над передовыми западноевропейскими странами и Америкой», слабые, разрозненные усилия отдельных акционерных обществ не могли кардинальным образом изменить топливную базу уральской металлургии,

<sup>92</sup> Труды XVIII съезда горнопромышленников Урала 26 - 28 марта 1913 г. в С.-Петербурге. СПб. 1913. С. 169 - 171.

<sup>93</sup> Вяткин М. П. Горнозаводский Урал. С. 326, 369 – 371; Буранов Ю. А. Акционирование горнозаводской промышленности. С. 249 - 250, 258.

<sup>94</sup> Александров И., Григорьев Г. Михаил Курако. М., 1958. С. 123 – 129.

<sup>95</sup> Бардин И. П. Избранные труды. М. 1963. Т. 1. С. 93.



её технико-технологическую основу, перевести её с древесноугольного на минеральное топливо, поставить на службу стране богатейшие природные ресурсы восточных районов страны, в первую очередь – Урала и Западной Сибири.

Только во второй половине 1920 – 1930-х гг., когда был взят курс на ускоренную индустриализацию страны, намечена долгосрочная стратегии развития металлургической промышленности Урала, предусматривавшая перевод её на минеральное топливо, проблема Урало-Кузбасса была возведена в ранг важнейшей государственной задачи, на её реализацию были направлены большие государственные капиталовложения, она была успешно решена и её реализация сыграла огромную роль в укреплении экономического и военного могущества нашего государства.

Осенью 1917 г., когда в стране стремительно нарастали хозяйственная разруха и анархия, единственной партией, которая смогла предложить выход из охватившего страну глубокого общенационального социального, политического и экономического кризиса, наметила перспективу дальнейшего развития страны, указала на возможность использования новых, ещё неведомых и ранее никем не испытываемых путей модернизации страны - была партия большевиков. Большевики выдвинули программу предотвращения экономической катастрофы, обосновали необходимость принятия революционных мер, которые обеспечивали бы хозяйственное обновление России, позволили бы догнать передовые страны экономически<sup>96</sup>.

После Октябрьской революции 1917 г. В. И. Ленин в работе «Очередные задачи Советской власти» (апрель 1918 г.) поставил задачу победить капитализм более высокой организацией труда и повышением его производительности, всемерно развивать производительные силы, прежде всего производство топлива, металла, машиностроение, химическую промышленность. Россия располагала громадными запасами естественных богатств, успешная разработка их позволяла двинуть вперёд развитие производительных сил. Это в свою очередь требовало знаний, подъёма образовательного и культурного уровня трудящихся масс<sup>97</sup>. Ленин призвал «учиться социализму у организаторов трестов», использовать для организации производства и проведения социалистических преобразований опыт и аппарат капиталистических монополий, синдикатов и трестов<sup>98</sup>.

В работах «Очередные задачи Советской власти» и «Набросок плана научно-технических работ» Ленин поставил задачу экономического подъёма страны, реорганизации промышленности, её рационального размещения. Российская Советская республика, писал Ленин, «располагает – даже после Брестского мира – гигантскими запасами руды (на Урале), топлива в Западной Сибири (каменный уголь), на Кавказе и на юго-востоке (нефть), в центре (торф), гигантскими богатствами леса, водных сил, сырья для химической промышленности (Карабугаз) и т. д. Разработка этих естественных богатств приёмами новейшей техники даст основу невиданного прогресса производительных сил»<sup>99</sup>.

<sup>96</sup> Ленин В. И. Полное собрание сочинений. Т. 34. С. 198.

<sup>97</sup> Там же. С. 130 – 203.

<sup>98</sup> Там же. Т. 36. С. 257, 550.

<sup>99</sup> Там же. С. 188.

В хозяйственной жизни страны, после подписания Брестского мира и временной потери западных районов страны и Украины, особенно важное значение приобретало развитие промышленности на Урале и в Сибири.

18 марта 1918 г. Высший Совет Народного Хозяйства (ВСНХ) на пленарном заседании принял решение о необходимости создания Урало-Кузнецкого комбината. На ряде последующих заседаний ВСНХ рассматривались перспективы развития промышленности Урала и Сибири. 28 марта горно-металлургический отдел ВСНХ постановил создать Уральский горно-заводской комитет «в целях подготовки к скорейшему переходу Уральской горной области и смежного с ней Кузнецкого бассейна, как единой хозяйственной единицы, к интенсивной и планомерной деятельности...»<sup>100</sup>.

Проект Урало-Кузбасса активно поддержали В. И. Ленин, заместитель председателя ВСНХ В. П. Милютин, заведующий горно-металлургическим отделом ВСНХ М.А. Савельев, руководители уральской горно-металлургической промышленности В.Н. Андроников, А.А. Кузьмин, А.А. Андреев, председатель Западно-Сибирского совнархоза П.И. Воеводин и др. На предварительные работы по осуществлению проекта Урало-Кузбасса в середине мая 1918 г. Советское правительство ассигновало кредит в 8 млн руб.<sup>101</sup>.

Планы организации промышленного производства в общенациональном масштабе, создания Урало-Кузнецкого комбината, развития на Востоке страны мощной тяжёлой индустрии встретили сопротивление левых коммунистов, областников, сепаратистов, националистов, старых специалистов, представителей частного и иностранного капитала.

Левые эсеры, тогда в значительном числе заседавшие во всех Советах, доказывали нереальность перехода уральской металлургии на минеральное топливо, ссылались на отсутствие средств для коренного переоборудования уральских металлургических заводов, невозможность преодоления транспортных трудностей. По их мнению, организация промышленности станет возможной только после совершения мировой социалистической революции, попытки решения хозяйственных задач собственными внутренними силами являются прожектёрством, утверждали, что развивать промышленность Урала и Сибири – «бессмысленно».

Старые специалисты с цифрами на руках доказывали нерентабельность Урало-Кузбасса. Областники, сепаратисты и т. п. выступали против комплексного использования природных богатств Урала и Сибири («проект» Уральской республики, «план» автономии Строгановских заводов, позиции сибирских «областников» и т. д.). Представители частного и иностранного капитала (концерны И.Г. Стахеева, А.П. Мещерского) своими предложениями о создании совместных госкапиталистических трестов для разработки природных богатств Урала и Сибири пытались сохранить существующую структуру промышленности и позиции частного капитала в экономике страны<sup>102</sup>.

<sup>100</sup> Национализация промышленности в СССР: Сборник документов и материалов (1917 – 1920 гг.). М. 1954. С. 641 – 642.

<sup>101</sup> Там же. С. 161.

<sup>102</sup> Уральский техник. Екатеринбург. 1918. № 4 – 6; Труды I Всероссийского съезда Советов народного хозяйства: Стенографический отчёт. М. 1918. С. 60, 316; Волобуев П. В., Гиндин И. Ф. К истории концерна И. Стахеева // Исторический архив. М. 1957. № 3; Волобуев П. В., Дробизев В. З. Из истории госкапитализма в начальный период социалистического строительства // Вопросы истории. М. 1957. № 9. С. 107 – 122.

15 апреля 1918 г. горно-металлургический отдел ВСНХ утвердил положение о проведении конкурса «на проект создания единой хозяйственной организации, охватывающей горно-металлургическую промышленность Урала и Кузнецкого каменноугольного бассейна». 21 апреля объявление о конкурсе было опубликовано в уральской печати. Проект должен был «содержать общий технический план перехода уральских заводов на коксовую плавку, соответственной реорганизации старых заводов и постройки новых, а также использования рудных и лесных богатств края»<sup>103</sup>.

К разработке проекта Урало-Кузбасса были привлечены Академия наук, петербургские, уральские и сибирские учёные. Академик А. П. Карпинский представил записку Комиссии по изучению естественных производительных сил России (КЕПС), в которой содержался развёрнутый план работ по исследованию природных ресурсов, редких металлов и радиоактивных веществ в стране, в том числе на Урале и в Сибири. Весной 1918 г. начал работу Институт по изучению платины (платина тогда добывалась только на Урале) и других благородных металлов, не получивший поддержки у царского и Временного правительств. Немного позже, несмотря на начавшуюся гражданскую войну, нехватку средств, тяжёлое военное и экономическое положение, в августе 1918 г. ВСНХ принял решение об организации на Урале, в Березниках, пробного завода для извлечения радия. В.И. Ленин специальной телеграммой потребовал от Уральского совнархоза, Усольского исполкома и заводоуправления Березниковского содового завода «немедленно начать работы по организации радиевого завода»<sup>104</sup>.

На Урале - в Березниках, потом на Бондюжском химическом заводе - в трудные 1918 - 1921 гг. была организована переработка радиевых руд и получены первые миллиграммы чистого высокоактивного радия, позволившие создать в СССР в 1922 г. Институт радия, в котором академиком В.И. Вернадским первым в мире была выявлена огромная энергия, заключённая в атомном ядре и сделан вывод о возможности использования атомной энергии в военных целях. 12 июня 1939 г. академики В.И. Вернадский, В.Г. Хлопин, А.Е. Ферсман обратились с письмом в Президиум АН и Совнарком СССР об организации работ по урану и важности срочного использования урановых руд для получения урана - 235. 30 июля 1939 г. была создана Урановая комиссия из 14 видных ученых (в неё вошли В.Г. Хлопин, В.И. Вернадский, А.Ф. Иоффе, И.В. Курчатов, С.И. Вавилов, П.Л. Капица, Ю.Б. Харитон и др.), положившая начало ядерной эре СССР<sup>105</sup>.

Идея Урало-Кузбасса встретила энергичную поддержку на Урале и в Западной Сибири. 25 апреля 1918 г. Центральное правление Союза профессиональных и технических организаций Урала послало в ВСНХ телеграмму о своём согласии принять участие в разработке проекта комплексного использования природных богатств Урала и Кузнецкого бассейна. На совещании представителей профессионально-технических организаций Урала был намечен план работ, созданы бюро по выработке проекта Урало-

<sup>103</sup> Народное хозяйство. Екатеринбург. 1918. № 2. С. 48; Известия Уральского областного Совета РК и СД и Екатеринбургского РК и СД. 1918. 21 апреля.

<sup>104</sup> Ленин и Академия наук. М. 1969. С. 29 - 37, 40; Ленин об Урале. Свердловск. 1969. С. 236, 339; Бакунин А. В. Индустриальный Урал в трудах В. И. Ленина. М. 1981. С. 105.

<sup>105</sup> Страницы автобиографии В. И. Вернадского. М. 1981. С. 244 - 255, 269 - 278, 316 - 317; Аксёнов Г. П. Вернадский. М. 1994. С. 324 - 325, 491 - 492.

Кузбасса и десять секций: 1) геологическая, 2) лесническая, 3) доменная, 4) мартеновская, 5) медной плавки, 6) прокатки, 7) механическая, 8) химическая, 9) транспортная, 10) редакционная с отделом разработки экономических вопросов, которая должна была подготовить итоговый документ. В составлении проекта изъявили согласие принять участие свыше 50 человек<sup>106 31</sup>. Общество сибирских инженеров в Томске обратилось в ВСНХ с предложением составить проект в сметном порядке, при обществе образован «Совет по разработке Урало-Кузнецкого проекта», в который вошли профессора Н.В. Гутовский, М.А. Усов и др.<sup>107</sup>.

14 мая 1918 г., в целях популяризации конкурса и координации работ по составлению проекта Уральского горнозаводского комбината, при Отделе металлов ВСНХ была создана Уральская комиссия, в состав которой вошли известные учёные, профессора А.А. Байков, Б.И. Бокий, В.Е. Грум-Гржимайло, В.Н. Липин, М.А. Павлов, А.А. Скочинский и др.<sup>108 33</sup>. В.Е. Грум-Гржимайло, М.А. Павлов, А.А. Байков и Г. Беляев представили докладную записку «О задачах и плане работ Уральской комиссии при ВСНХ по составлению проекта Урало-Кузбасса». В записке предлагались меры, которые должны были возместить потерю железа, производившегося на Юге России. Авторы указывали, что это можно было сделать путём «выплавки чугуна на уральских месторождениях железных руд с подвозом минерального топлива из Кузнецкого бассейна и выплавки чугуна на месторождениях коксующегося угля Кузнецкого бассейна из привозных уральских руд»<sup>109</sup>.

В записке предлагалось построить специальную железную дорогу, соединяющую Урал с Кузбассом, и сеть подъездных путей к заводам в том и другом районе. Предполагалось, что на уральских заводах будет производиться широкий ассортимент металлоизделий, осуществлена специализация, производство каждого сорта металла будет сконцентрировано на отдельных заводах большой производительности, чем будет достигнуто «столь значительное удешевление металла», которое должно компенсировать «расходы, связанные с перевозкой сырых материалов на значительные расстояния».

В Кузнецком бассейне предлагалось построить металлургический завод у г. Кузнецка для переплавки местных магнитных железняков и завод в северной части бассейна для переработки привозных уральских руд. Признавалось, что металлургические заводы могут возникнуть и в других местах Сибири (Минусинском крае и пр.).

Комиссия предполагала к 1 сентября 1918 г. составить общий законченный план осуществления всего проекта «с указанием месторасположения отдельных заводов, намеченных к разработке рудников и копей, связующих их железнодорожных путей, и перечня необходимых работ первой очереди для выяснения запасов руд с соображениями и сметами стоимости предстоящих разведочных работ»<sup>110</sup>.

<sup>106</sup> Национализация промышленности на Урале (октябрь 1917 – июль 1918 гг.). С. 242, 257 – 259.

<sup>107</sup> Полянская Е. М. Из истории борьбы за создание металлургии Кузбасса. Кемерово. 1957.

<sup>108</sup> Известия горного отдела. М. 1918. № 1. С. 58; Народное хозяйство. Екатеринбург. 1918. № 2. С. 20, 41.

<sup>109</sup> Национализация промышленности на Урале (октябрь 1917 – июль 1918 гг.): Сборник документов. Свердловск. 1958. С. 260.

<sup>110</sup> Там же. С. 261.

В начале июня комиссия должна была выехать на Урал и в Сибирь для выбора намеченных к эксплуатации месторождений железных руд и организации их разведок, выбора мест постройки заводов и дорожных путей.

Проект объединения горно-металлургической промышленности Урала и Кузбасса в единый хозяйственный комплекс активно поддержал II областной съезд представителей национализированных заводов Урала, состоявшийся 14 – 22 мая 1918 г. Съезд признал «настоятельно необходимым в самое ближайшее время, в интересах общегосударственных» создание Урало-Сибирского комбината, высказался за организацию производственного треста и торгового синдиката. В резолюции съезда говорилось: «Признавая Уральское объединение частью единого целого государственного объединения производства, съезд считает необходимым установить глубокую организационную связь с центром как в целях поставить деятельность областного объединения в непосредственную зависимость от проведения общегосударственного плана организации производственных сил страны, так и в целях окончания строительства производственного целого (привлечения Алтайского и Кузнецкого каменноугольных районов) на основах развития и углубления пролетарской социалистической революции»<sup>111</sup>.

Важное политико-экономическое значение имела поддержка проекта Урало-Кузбасса I Всероссийским съездом совнархозов, проходившим 26 мая – 4 июня 1918 г. в Москве. Съезд отверг нападки на проект пессимистов, троцкистов и левых коммунистов и принял резолюцию, в которой призвал «обратить серьезнейшее внимание на развитие производительных сил России (естественные богатства, торф, электрификация и пр.) в целях достижения максимальных результатов и, в частности, создать прочную металлургическую базу на Урале путем организационно-технического объединения промышленной жизни Урала и Западной Сибири»<sup>112</sup>.

Отдел металла ВСНХ стремился объединить усилия центральных и местных органов по составлению проекта реорганизации хозяйства Урала и Кузбасса. На своём заседании 8 июня 1918 г. он поддержал предложение представителей союзов инженеров и техников Урала и Сибири «о создании единой технической организации с целью связать работу технических сил Урала и Сибири по обследованию и воссозданию промышленности этого края в порядке определённых заданий со стороны центральной власти». Было решено создать две комиссии – из представителей Уральского и Сибирского Союзов инженеров и техников, которые должны были работать под руководством Областных Советов. Координировать их работу должна была Центральная комиссия из представителей областных комиссий, областных совнархозов и ВСНХ<sup>113</sup>.

Предполагалось в августе 1918 г. созвать конференцию из представителей отдела металлов ВСНХ, Уральского и Западно-Сибирского областных и Томского губернского совнархозов с привлечением необходимых специалистов для рассмотрения произведённых по проекту Урало-Кузнецкого комбината работ<sup>114</sup>.

<sup>111</sup> Там же. С. 145, 146.

<sup>112</sup> Труды I Всероссийского съезда Советов народного хозяйства: Стенографический отчёт. М. 1918. С. 39.

<sup>113</sup> Национализация промышленности на Урале (октябрь 1917 – июль 1918 гг.). С.266.

<sup>114</sup> Там же. С. 256.

Параллельно Советским правительством, ВСНХ и органами власти на местах - на Урале и в Западной Сибири, весной 1918 г. были предприняты практические меры по осуществлению проекта Урало-Кузбасса.

12 апреля 1918 г. расширенное совещание комиссариата снабжения Уральского областного Совета рабочих и солдатских депутатов, заслушав доклад «о положении разведочных, подготовительных и добычных работ», осуществляемых уральскими металлургическими заводами в Кузнецком районе, и постройке подъездных путей для соединения Богословских копей с рекой Томь и с Кемеровской веткой Кольчугинской железной дороги, указав на острый недостаток топлива на Урале, затруднения в снабжении древесным топливом из-за истощения лесных богатств региона, признало самое интенсивное развитие копей и скорейшее окончание постройки подъездных путей в Кузбассе «жизненно необходимыми для поддержания и должного развития механической и металлургической промышленности Урала и Западной Сибири».

Совещание сочло необходимым «принять теперь же самые срочные меры к получению на Урале возможно больших количеств каменного угля и кокса из Кузнецкого каменноугольного бассейна», форсировать разведочные работы на площадях Верхисетского и Лысьвенского округов, поддержало ходатайства Деловых советов Богословского и Верхисетского округов выделить им для развития работ в Кузнецком бассейне на 1918 г. первому - 8 млн руб., второму – 2 млн руб., и, «дабы не упускать времени», постановило открыть кредиты для «должного развития» этих работ на ближайшие два месяца: Богословскому округу – в 400 тыс. руб., Верхисетскому округу – в 100 тыс. руб., предложило им «принять самые энергичные меры к возможному увеличению» производства кокса<sup>115</sup>.

Экономическая секция Уральского Совета рабочих и крестьянских депутатов 12 мая 1918 г. признала необходимым построить железную дорогу Тавда – Тобольск, имеющую «значение для снабжения Урала кузнецким углем и вывоза грузов с Иртыша, минуя Тюменскую магистраль» и поддержала постройку железнодорожной ветки в Кузнецком районе от бывших Богословских копей<sup>116 41</sup>. 14 мая 1918 г. Совнарком отпустил 4 млн руб. на постройку шлюзов на реках Туре, Тоболе и Томи для создания «углевозного пути из Кузнецкого района»<sup>117</sup>.

Было развёрнуто интенсивное изучение железорудных месторождений Урала. В конце мая 1918 г. известный геолог Ф. И. Кандыкин представил Областному правлению национализированных предприятий Урала сведения о шести наиболее важных железорудных районах Урала, пригодных для создания крупных металлургических центров. В. Е. Грум-Гржимайло, Н. И. Ананьин и Ф. И. Морозов составили для ВСНХ записку о геологическом обследовании Алапаевских железных рудников, в которой отмечалась их важность для решения Урало-Кузбасской проблемы<sup>118</sup>.

К обследованию рудников был привлечён крупный уральский геолог, будущий профессор и академик АН СССР А. Н. Заварицкий, детально ис-

<sup>115</sup> Там же. С. 232 – 234.

<sup>116</sup> Там же. С. 255 – 256.

<sup>117</sup> Декреты Советской власти. М. 1959. Т. II. С. 306.

<sup>118</sup> Голубцов В.С. Чёрная металлургия Урала в первые годы Советской власти (1917-1923 гг.). М. 1975. С. 68 – 69.

следовавший гору Магнитную и её железорудные месторождения. Для определения промышленного значения Магнитной им в 1911 – 1912 гг. были пробурены 12 колонковых скважин и 12 разведочных шахт. Заварицкий доказал контактово-метасоматическое происхождение железных руд горы Магнитной, ориентировочно определил её рудные запасы в 86 млн т., сделал важные теоретические выводы о контактовом метаморфизме. Классические работы Заварицкого о месторождениях горы Магнитной позднее послужили геологическим обоснованием для принятия ответственных решений о строительстве Магнитогорского рудника и крупного металлургического завода у горы Магнитной<sup>119</sup>.

Под руководством профессора В.И. Баумана в 1918 г. на горе Магнитной была проведена наземная магнитометрическая съёмка, определившая основные границы распространения рудной залежи. По материалам съёмки рудные запасы горы были вычислены в 165 млн т. Данные магнитометрической съёмки подтвердили выводы Заварицкого о колоссальных запасах железной руды в горе. (В период с 1918 по 1926 г. разведочных работ на месторождении не проводилось. После детальных разведочных работ, дополнительного бурения в 1926 – 1928 гг. 294 разведочных скважин, рудные запасы горы Магнитной в 1930 – 1932 гг., были оценены в 454 млн т)<sup>120</sup>.

Геологический комитет ВСНХ в конце мая – начале июня 1918 г. для разработки Урало-Кузбасской проблемы направил на Урал несколько групп специалистов. Группа из 30 человек во главе с А.А.Гапеевым, направленная в Западную Сибирь и в Иркутский горный округ, ввиду начавшихся военных действий, не смогла проехать к местам назначения и осталась на Урале.

Уже к лету 1918 г. вырисовались общие контуры решения проблемы Урало-Кузбасса. 13 – 18 июня 1918 г. Техническим отделом Областного правления национализированных предприятий Урала были опубликованы результаты предварительного обследования уральской горной промышленности с целью выяснения будущих производственных центров Урала.

Предварительное обследование выделило два района, «чрезвычайно богатые железорудными недрами»: 1) Высокогорский, с прилегающими к нему Гороблагодатским и Алапаевским, его разведанные запасы железных руд были определены в 4,25 млрд пуд (69,6 млн т), позднее, по уточнённым данным – в 9,44 млрд пуд (154 млн т), 2) Горы Магнитной с прилегающими Комаровскими месторождениями, разведанные запасы железных руд которого были определены в 8,025 млрд пуд (131,45 млн т). По мнению Технического отдела, эти два района были «самой природой предопределены стать крупными производственными центрами России при условии снабжения их каменноугольным (коксовым) топливом в достаточном количестве»<sup>121</sup>.

Оба района совершенно не были обеспечены лесом: в Высокогорском районе леса были «в полном истощении вследствие постоянных перерубов», район горы Магнитной – безлесная степь. Поэтому было необходимо

<sup>119</sup> Заварицкий А. Н. Геологические исследования в окрестностях горы Магнитной в Южном Урале. СПб, 1912; Он же. Гора Магнитная и её месторождения железных руд. Л. 1923; Он же. Избранные труды. М., 1961. Т. 3.

<sup>120</sup> Магнитогорск: Краткая энциклопедия. Магнитогорск. 2002. С. 53.

<sup>121</sup> Национализация промышленности на Урале (октябрь 1917 – июль 1918 гг.). С. 267.

снабжение обеих районов коксом и каменным углем. По расчётам Технического отдела, рудные запасы этих районов позволяли, при обеспечении их топливом, в течение 50 лет ежегодно выплавлять: Высокогорский район – 44,1 млн пуд (722,36 тыс. т) чугуна, горы Магнитной – 84,3 млн пуд (1380,83 тыс. т), итого – 128,4 млн пуд (2103,2 тыс. т)<sup>122</sup>.

Рассчитывая, что для выплавки одного пуда чугуна требовался 1 пуд кокса, на 100 пудов железа и стали – не менее 20 пуд каменного угля, на 100 пуд проката – 15 пуд каменного угля, ежегодная потребность новых центров в каменном угле была определена в 175 млн пуд (2866,5 тыс. т). Перевод уральских заводов на каменноугольное топливо должен был коренным образом видоизменить лесное хозяйство Урала, сохранившаяся древесина стала бы использоваться для переработки в продукты более высоких качеств (целлюлозу, бумагу и пр.), для создания в регионе развитой лесной и химической промышленности<sup>123</sup>.

В последующих материалах Областного правления национализированных предприятий Урала сообщалось, что планируемые по проекту Урало-Кузбасса два новых металлургических завода-гиганта должны давать в год каждый по 63 – 64 млн пуд (1,032 – 1,048 млн т) чугуна (в 1913 г. все заводы Урала выплавляли 55,74 млн пуд чугуна), иметь каждый по 7 доменных печей со средней годовой производительностью 9 – 10 млн пуд (147,4 – 163,8 тыс. т), на одном из них намечалось построить 19 мартеновских печей, на втором – 22 мартеновские печи со средней годовой производительностью каждой в 3 млн пуд (49 – 50 тыс. т) слитков стали.

Каждый из двух новых заводов, построенных по проекту Урало-Кузбасса, должен был выплавлять чугуна больше, чем все заводы Урала в 1913 г. На каждом заводе должны были работать по 10 тыс. человек, на добыче руды и угля для этих заводов в Сибири – 27 тыс. рабочих. Предлагалась постройка двух железнодорожных магистралей: 1) Южно-Сибирской – по маршруту Кузнецк – ст. Алтайская – Барнаул – Павлодар – Кокчетав – Кустанай – г. Магнитная – Стерлитамак – ст. Абдулино и 2) Северо-Сибирской – по маршруту Кузнецкий бассейн – Томск – Нижний Тагил. Проект Урало-Кузбасса рассматривался как комплексная программа индустриализации восточных районов страны, которая должна была привести к мощному росту в них промышленности на базе использования природных богатств<sup>124</sup>.

Дополнительная выплавка чугуна новыми заводами должна была составить 128,4 млн пуд (2103,1 тыс. т), что должно было не только пополнить утерю в производстве металлов в связи с отторжением (как оказалось – кратковременным) Криворожского и Донецкого бассейнов, но даже превысить на 25% максимальную потребность сократившейся в своих границах страны в чугуне, исчисленную авторами в 187 млн пуд, резко увеличить выплавку чугуна по сравнению с довоенным временем. «Нет сомне-

<sup>122</sup> Там же. С. 274.

<sup>123</sup> Там же. С. 276.

<sup>124</sup> Народное хозяйство. М. 1918. № 10. С. 8 – 13; Известия Уральского областного Совета РК и СД и Екатеринбургского РК и СД. 1918. 27 и 29 июня, 18 июля; Голубцов В.С. Чёрная металлургия Урала в первые годы Советской власти (1917-1923 гг.). С. 70 – 71.



ния, - делали вывод разработчики проекта, - что новой России ...предстоит мощный экономический и промышленный подъём»<sup>125</sup>.

Производительность металлургических заводов России в 1918 г. и после осуществления проекта Урало-Кузбасса, прогнозируемые разработчиками проекта Технического отдела Облуправления национализированных предприятий Урала, показывает таблица 1.

Серьёзным препятствием для практического осуществления Урало-Кузбасского проекта в первой половине 1918 г. являлась незавершённость национализации крупной промышленности. Многие предприятия на Урале и в Сибири тогда еще не были национализированы, находились в руках частных владельцев. Не было национализировано Кузнецкое каменно-угольное и металлургическое акционерное общество, владельцы которого активно боролись против его национализации, против единой хозяйственной организации Урала и Сибири, пытались получить поддержку у финансистов Англии и Франции. Предприятия общества были национализированы только в декабре 1919 г., после изгнания из Кузбасса колчаковцев<sup>126</sup>.

Таблица 1.

**Выплавка чугуна в России в 1913 и 1918 гг. по расчётам разработчиков проекта Технического отдела Облуправления национализированных предприятий Урала, млн пуд \*.**

	Всего в России	В том числе				
		Юг России	Урал	Урало-Кузбасса	Польша	Центр
Россия, 1913 г.	282,96	189,58	55,74	-	21,6	16,04
РСФСР, 1918 г. (прогноз)	103	30	56	-	-	17
РСФСР, с добавлением продукции заводов Урало-Кузбасса (прогноз)	231,4	30	56	128,4 (55,5 %)	-	17

\* Составлено по данным: Национализация промышленности в СССР: Сборник документов и материалов (1917 – 1920 гг.). М. 1954. С. 274 – 277.

Чехословацкий мятеж в конце мая 1918 г. и развернувшаяся в стране летом 1918 г. гражданская война, временное установление во второй половине 1918 – 1919 гг. власти белогвардейских правительств на Урале и в Сибири, сделали невозможным продолжение практических работ по осуществлению проекта создания Урало-Кузнецкого комбината. хозяйственная разруха и всероссийский голод 1921 г., отодвинули его осуществление на неопределённое время.

Но теоретическая, технико-экономическая разработка проектов реконструкции уральской и кузбасской горной промышленности, создания Урало-Кузнецкого комбината продолжалась и в годы гражданской войны, даже на территории, занятой колчаковцами.

Инициативная группа сибирских инженеров осенью 1919 г. составила «Северный проект» - план освоения лесных богатств Севера Европейской России, Северного Урала и Севера Западной Сибири, предусматривавший с помощью привлечения иностранных капиталов постройку Северной Сибирской железной дороги, которая должна была пройти по маршруту Томск – Тобольск – Верхотурье – Соликамск – Котлас – Сороки, рассекла бы лесные таёжные северные районы, снабдила уральскую металлургиче-

<sup>125</sup> Национализация промышленности на Урале (октябрь 1917 – июль 1918 гг.). С. 275.

<sup>126</sup> Полянская Е.М. Из истории социалистической индустриализации Сибири // Вопросы истории. М. 1956. № 8. С. 16.

скую промышленность в достаточном количестве древесным углем, обеспечила массовый вывоз леса за границу, на внешний рынок<sup>127</sup>.

Местными работниками на Южном Урале был выдвинут проект строительства железной дороги, которая соединила бы Белорецкий горный округ с горой Магнитной и лесными районами Севера и позволила организовать крупномасштабную выплавку древесноугольного чугуна<sup>128</sup>.

Инженером Р.Я. Гартваном, сотрудником Уральской секции Госплана, был составлен проект, обосновывавший «топливную независимость Урала» от Кузнецкого бассейна и предусматривавший длительное существование на Урале древесноугольной металлургии. Выплавляя на древесном угле высококачественный чугун, Урал, по мнению Гартмана, должен был сосредоточиться на производстве законченных изделий. Проектом допускалась возможность подвоза на Урал каменного угля из Кузбасса, но «как временная мера, экономически невыгодная и нецелесообразная»<sup>129</sup>.

Большинство этих проектов не предусматривали коренной перестройки уральской металлургической промышленности, исходили из предположения о сохранении и расширении уральской древесноугольной металлургии на старой технической базе, доказывало нереальность получения для уральской промышленности кузнецких углей. Предприниматели и старые специалисты утверждали, что бессмысленно проектировать создание новых заводов и новых промышленных центров без получения иностранных капиталов.

М.К. Курако со своим «проектным бюро», напряжённо работая в течение двух лет в Томске, Гурьеве и Кузнецке, спроектировал строительство в Кузнецке крупного, полностью механизированного по американскому типу металлургического завода, оснащённого новейшей техникой. Причём многие механизмы и агрегаты были изобретены самим Курако. Планируемый доменный цех, с огромными домнами, производительностью в 500 – 800 т, оборудованный скиповыми подъёмниками, механическими колошниковыми устройствами, холодильниками горна, разливочными машинами, бункерами, вагон-весами, оснащённый самой совершенной механизацией, должен был стать лучшим доменным цехом в стране. Такие доменные цехи имелись тогда только в США и лишь на немногих заводах.

Но для строительства завода-гиганта ни у КОПИКУЗА и его преемника Кузнецкого каменноугольного и металлургического общества, ни у Советского государства, национализировавшего предприятия акционерного общества после изгнания из Кузбасса колчаковцев, не было денег. Гениальный проект Курако, воплощение мечты всей его жизни, остался неосуществлённым. Курако умер в Кузнецке 8 февраля 1920 г. от сыпного тифа, не увидев претворения в жизнь своей мечты. Многие идеи и разработки Курако были использованы при строительстве в 1930-х гг. Кузнецкого металлургического комбината<sup>130</sup>.

<sup>127</sup> Промышленный Урал. Екатеринбург. 1920. № 2. С. 45.

<sup>128</sup> Там же. 1920. № 1.

<sup>129</sup> Экономическая жизнь. 1920. 19 июня.

<sup>130</sup> Выдающийся русский металлург Михаил Константинович Курако (1872 – 1920). М. 1955; Бардин И. П. Жизнь инженера. М. 1938. С. 31 – 52, 123; Жестовский М. Ф. Михаил Константинович Курако // Люди русской науки. М.; Л. 1948. Т. 2. С. 1069 – 1074; Великий мастер доменного дела М. К. Курако. Сталинск. 1950; Александров И., Григорьев Г. Михаил Курако. С. 129 – 137.

После окончания гражданской войны, весной 1921 г. ВСНХ подвёл итоги конкурса на лучшую разработку проекта Урало-Кузнецкого комбината, в результате которого предпочтение было отдано проекту, подготовленному в 1918 – 1921 гг. группой томских учёных (свыше 40 чел.) во главе с профессором Н.В. Гутовским.

«Урало-Кузнецкий проект» Н.В. Гутовского состоял из трёх частей: заводской, горной и транспортной. Предусматривалось строительство четырёх новых крупных металлургических заводов: трёх на Урале – у г. Магнитной, в районе Алапаевска, у ст. Бакал, и одного в Западной Сибири – в Кузнецком бассейне. Все три новые уральские заводы должны были работать полностью на кузнецком коксе, совершить техническую революцию в металлургии края. На коксовую плавку предполагалось перевести ряд старых уральских заводов. Планировалось, что завод в Кузнецком бассейне, работающий на коксе, будет использовать привозные уральские руды, частично – местные тельбесские руды.

Новые заводы должны были ежегодно давать 200 млн пуд чугуна (3276 тыс. т), в том числе: заводы Урала – 150 млн пуд (2457 тыс. т), завод в Западной Сибири – 50 млн пуд (819 тыс. т). Старые уральские заводы, сохранившие древесноугольную плавку, будут давать 20 млн пуд высококачественного чугуна. Проект предусматривал снабжение уральских заводов каменным углем из Экибастуза и развитие промышленности в Казахстане. Для обеспечения перевозок каменного угля из Кузбасса на Урал и железной руды и оборудования с Урала в Кузнецкий бассейн предлагалось уделить внимание развитию транспорта, осуществить реконструкцию железных дорог, обеспечивающую резкое увеличение масштабов перевозок минерального топлива и железной руды и их удешевление, выдвигались варианты строительства новых железнодорожных линий и водных путей, соединяющих Урал с Кузбассом. Осуществление проекта было рассчитано на 11 лет.

Проект, в отличие от других выдвигавшихся проектов, имел много достоинств: давал наиболее радикальное решение проблемы Урало-Кузбасса, предполагал строительство новых крупных металлургических заводов, работающих на минеральном топливе, осуществлял переход на коксовую плавку чугуна и техническую реконструкцию старых уральских заводов, содержал идею комплексного использования природных богатств Урала и Сибири.

Но отдельные положения проекта были ошибочными и не реальными: строились надежды на иностранный капитал, необоснованно предлагалось очень резкое сокращение выплавки древесноугольного чугуна на уральских заводах, строительство Магнитогорского завода отодвигалось на второй план, мощности Кузнецкого завода планировались в размерах, предусматривавшихся КОПИКУЗОМ, нереальными были расчёты на переброску минерального топлива из Кузбасса на Урал водным путём. В проекте была слабо разработана его экономическая часть<sup>131</sup>.

---

<sup>131</sup> Матушкин П. Г. Урало-Кузбасс: Борьба коммунистической партии за создание второй угольно-металлургической базы СССР. Челябинск. 1966. С. 73 – 74.

Проект был одобрен Президиумом ВСНХ, но не утверждён в целом ввиду слабой разработки экономических аспектов. Одной из секций Госплана было поручено доработать экономическую часть проекта.

Известный учёный-металлург В.Е. Грум-Гржимайло, адепт древесно-угольной металлургии и частного предпринимательства, поклонник древесноугольной техники, с 1920 г. - профессор Уральского горного института в г. Екатеринбурге, выдвинул «Урало-Сибирский проект». Главное богатство Урала, считал Грум-Гржимайло, его чистые, бессернистые руды, уральский металл нельзя засорять плавкой на коксе, содержащем серу. Руды Урала должны сыграть исключительную роль в производстве высококачественного металла, в изготовлении лучших в мире оружия, инструментов, прокатных валов, ответственных деталей машин.

Исключительно чистые руды Бакальского месторождения, по мнению Грум-Гржимайло, должны были стать базой военной промышленности страны, предлагал перевести в район Бакал – Миасс Обуховский, Ижорский и другие оборонные заводы. Потоки рядового грязного коксового железа должны идти к нам из-за границы.

Образцом для подражания для Грум-Гржимайло была Швеция, страна высококачественной древесноугольной металлургии, где чёрный металл выплавлялся на древесном угле в маленьких домнах. Подобным районом высококачественной древесноугольной металлургии должен стать и Урал. Поэтому русские и иностранные капиталы (без последних не обойтись) необходимо, считал Грум-Гржимайло, бросить на всемерное развитие уральской древесноугольной металлургии.

Грум-Гржимайло пытался объединить «Урало-Кузнецкий проект», предусматривавший перевод уральской металлургии на коксовое топливо, с «Северным проектом», предполагавшим длительное существование на Урале древесноугольной металлургии. Приоритет отдавался древесноугольному топливу. Чистота уральских руд и наличие огромных запасов леса, утверждал Грум-Гржимайло, ставят древесный уголь в привилегированное положение по сравнению с коксом, позволяют использовать богатейшие запасы древесного топлива для производства высококачественных сталей. Проект предлагал довести древесноугольную плавку на Урале к 1940 г. до 175 млн пуд за счёт эксплуатации лесных массивов, расположенных вдоль намечаемой Северо-Сибирской железнодорожной магистрали.

Грум-Гржимайло признавал необходимость использования кузнецких каменноугольных залежей для развития металлургии на Урале, планировал работу на кузнецком коксе трёх новых металлургических заводов - Магнитогорского на Урале и Кузнецкого и Абаканского в Западной Сибири, перевод на коксовую плавку, после соответствующей реконструкции, двух старых уральских заводов - Надеждинского и Кушвинского, но эти мероприятия ставились им на второй план. Ежегодное производство чугуна на кузнецком коксе планировалось через двадцать лет, к 1940 г., довести на Урале до 150 млн пуд, в Западной Сибири – до 65 млн пуд.

Решение Урало-Кузнецкой проблемы в проекте фактически отодвигалось на самые поздние сроки. Слишком продолжительный, 20-летний срок намеченной программы, преклонение перед древесноугольным металлом, ориентация полностью на непостроенную и, как показывали расчёты,

нерентабельную или малорентабельную Северо-Сибирскую железнодорожную магистраль - делали осуществление этого проекта нереальным<sup>132</sup>.

Грум-Гржимайло писал: «Уральцами овладела мания величия. Мне кажется, вопрос о новых заводах должен быть в корне пересмотрен... Я настаиваю на том, что кормильцами Урала будут маленькие заводы-специалисты..., а не гиганты на глиняных ногах... Оси, железнодорожные скаты, изложницы, отливки труб, чугунная посуда, косы... обеспечат неисчерпаемый для Урала запас денег»<sup>133</sup>. Великая Отечественная война показала ошибочность мнения знаменитого уральского учёного-металлурга, но плохого политика, экономиста и стратега, подтвердила правильность линии, направленной на создание заводов-гигантов, а не накапливание «неисчерпаемого запаса денег».

Таблица 2.

**Выплавка чугуна на металлургических заводах Урала и Кузбасса по расчётам разработчиков проектов, представленных в ВСНХ в 1918 – 1921 гг., млн пуд \***

Показатели	Всего в России	В том числе					
		Юг России	Древесно-угольные заводы Урала	Коксовые заводы Урало-Кузбасса		Польша	Центр
				Урал	Кузбасс		
Проект Технического отдела Облправления национализированных предприятий Урала (осуществление – в ближайшие годы)	231,4	30	56	128,4	-	-	17
Проект Н. В. Гутковского (к 1932 г.)	...	...	20	150,0	50	-	...
Проект В. Е. Грум-Гржимайло (к 1940 г.)	...	...	175	150,0	65,0	-	...
Выплавлено чугуна в 1920 г. млн пуд % к 1913 г.	7,025 2,5	0,904 0,5	5,013 9,0	-	-	-	1,108 6,9
Выплавлено чугуна в 1921/1922 г. млн пуд % к 1913 г.	16,380 5,8	7,469 3,9	4,347 7,8	-	-	-	4,564 28,5

\* Сборник документов и материалов (1917 – 1920 гг.). М. 1954. С. 274 – 277; Матушкин П. Г. Урало-Кузбасс. Челябинск. 1966. С. 74, 75; Кафенгауз Л. Б. Эволюция промышленного производства России (последняя треть XIX – 30-е годы XX в.). М. 1994. С. 133, 220, 252. Тонны переведены в пуды.

Сильные и слабые стороны представленных в 1918 – 1921 гг. проектов преобразования уральской и кузбасской горной промышленности, их положительные, прогрессивные стороны, недостатки и ошибки, скрытые консервативные тенденции видны из таблицы 2.

До практического воплощения проекта в жизнь дело тогда не дошло. Таблица наглядно показывает огромнейшую дистанцию между проектируемыми заданиями и объёмами реального производства металлов в 1920 и 1921/1922 гг.

После четырёх лет мировой и трёх лет гражданской войн страна переживала грандиозную хозяйственную разруху, в 1921 г. её охватил всероссийский голод. Промышленность и транспорт были парализованы. Выплавка чугуна в России в 1920 г. упала до 2,5% от уровня 1913 г.

На Урале трудности с заготовкой руды, древесного угля и дров, транспортный и продовольственный кризисы, хозяйственная разруха и го-

<sup>132</sup> Грум-Гржимайло В. Е. Уральская железная промышленность в её прошлом и будущем // Промышленный Урал. Екатеринбург. 1920. № 2. С. 45 – 84; *Он же*. Промышленные возможности Урала в связи с экспортом // Экономический бюллетень Уралвнешторга. Екатеринбург. 1922. № 1. С. 3 – 4; Матушкин П. Г. Урало-Кузбасс. С. 75.

<sup>133</sup> Цит. по кн.: Ефимова Т. И. Уралмашевцы. Свердловск. 1982. С. 22.

лод привели к резкому падению производительности металлургических заводов. В 1920 г., по сравнению с 1913 г., в регионе было выплавлено 9% чугуна, почти полностью прекратилась добыча железной руды. В конце 1920 г. на Урале действовали только две доменные печи и шесть прокатных станков, не работал ни один мартен. В 1921 г. падение производства продолжалось, было выплавлено чугуна по сравнению с 1913 г. 7,8%. Заводы действовали крайне неравномерно и нерегулярно. Непрерывно в течение года в 1921 г. на Урале работал один Надеждинский завод. Оживление уральской металлургии началось лишь осенью 1921 г. с некоторым улучшением продовольственного снабжения и перестройкой управления<sup>134</sup>.

Необходимость в первую очередь восстановить разрушенное народное хозяйство, вдохнуть жизнь в остановившиеся фабрики, заводы, рудники, неисправные паровозы, заросшие бурьяном железные дороги, отодвинули осуществление проекта создания Урало-Кузнецкого комбината на продолжительное время. Материалы проектов Урало-Кузбасса, разработанные в 1918 – 1920 гг., позднее использовались при составлении плана ГОЭРЛО и первого пятилетнего плана.

К реализации в полном объёме проекта создания Урало-Кузнецкого комбината, в его исправленной и дополненной, видоизменённой редакции, страна смогла приступить только в 1928/1929 г. в рамках осуществления первого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР (1928 – 1932 гг.). Но это уже было время других масштабов и других перспектив. Все показатели производства металлов, намеченных проектами 1918 – 1921 гг., были увеличены в несколько раз. Были повышены, как правило, в несколько раз по сравнению с проектами 1918 – 1921 гг., производственные мощности металлургических заводов, намеченных к строительству на Урале и в Кузбассе.

Выявление стратегических ориентиров имеет важное значение для успешного социально-экономического развития страны. Правильно определённые в 1920 – 1930-х гг. стратегические ориентиры и мощный ресурсный потенциал, мобилизованный советским государством, обеспечили успешное осуществление проекта Урало-Кузбасса.

---

<sup>134</sup> Голубцов В.С. Чёрная металлургия Урала в первые годы Советской власти (1917-1923 гг.). С. 125 – 146.